This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.

+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.

+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.

+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.

DD
201
B5
1848

STANFORD
LIBRARIES

Denkschrift

über die Bildung

einer

deutschen Kriegsflotte.

Von

Adalbert, Prinz von Preußen.

Zum Besten der deutschen Flotte.

Potsdam, 1848.
Verlag der Riegel'schen Buchhandlung.
(Geisy & Stein.)

STANFORD UNIVERSITY
LIBRARIES

Denkschrift

über die Bildung

einer

deutschen Kriegsflotte.

Denkſchrift

über die Bildung

einer

deutſchen Kriegsflotte.

Von

Adalbert, Prinz von Preußen.

Zum Beſten der deutſchen Flotte.

Potsdam, 1848.
Verlag der Riegel'ſchen Buchhandlung.
(Heintz & Stein.)

Lebhafter als je empfindet ganz Deutschland in diesem Augenblick den Mangel einer eigenen Seemacht. Denn obschon sein siegreiches Heer bis an den Belt unaufhaltsam vorgedrungen ist, so steht es dennoch nicht in seiner Macht, denselben zu überschreiten. Der geschlagene Gegner hat sich auf die nahe gelegene Insel Alsen — ein deutsches Eiland — zurückgezogen, um unter dem Schutze einiger wenigen Kriegsfahrzeuge seinen Truppen Ruhe zu gönnen oder neue Kräfte zu sammeln — und wir können ihm dort nicht beikommen. In dieser Stellung ist er für uns unangreifbar, so lange er dieselbe behaupten will und seine Seestreitkräfte ihm beistehen.

Während ferner der Feind die Mittel besitzt, sich frei nach allen Richtungen hin zu bewegen, sind uns, mit Ausnahme eines Einfalls in Jütland, die Hände gebunden. Ja noch mehr, mit ein paar einzelnen Kreuzern blokirt der Däne unsere ausgedehnten Küsten, und es gelingt ihm, unserm blühenden Handel die empfindlichsten Wunden zu schlagen. Wir können es nicht hindern, nein, wir vermögen nicht einmal jene dänischen Kriegsschiffe, die sich das Recht anmaßen, als freie Gebieter auf unsern Rheden zu schalten, nur einen Augenblick aus ihrer Gemächlichkeit aufzustören.

Und das muß sich Deutschland — das einige Deutschland — ruhig gefallen lassen, gerade in dem großen

Augenblick, wo es nach langer Zeit sich zum erstenmal wieder als ein Ganzes, als eine Macht von 40 Millionen fühlt! Doch das Vaterland erkennt das Drückende seiner Lage, es begehrt um so mehr schleunige Abhülfe, als es nach diesen Vorgängen sicher ahnet, wie viel peinlicher dereinst seine Stellung leicht einer der großen Seemächte gegenüber werden könnte, einer Macht, vor der die deutschen Schiffe selbst in den eigenen Häfen nicht einmal sicher sein würden, einer Flotte, die unsere Küsten mit Landungen in einem weit großartigeren Style bedrohen könnten, als dies unser gegenwärtiger Feind im Stande sein möchte.

Das einige Deutschland will aber die Integrität seiner Länder kräftig geschützt, seine Flagge geachtet, seinen Handel wieder blühend sehen und künftighin auch auf dem Meere etwas gelten.

Die gesammte Nation begehrt daher einstimmig eine deutsche Kriegsmarine; denn deutsch, ganz deutsch muß sie sein — eine ächte Repräsentantin der wiedergeborenen Einheit des Vaterlandes — das fühlt wohl jeder von uns, der es mit der neuen Schöpfung redlich meint; und das ist mithin als leitender Grundsatz obenan zu stellen.

Weniger Uebereinstimmung der Ansichten dürften wir dagegen antreffen, wo es sich um die auf die Seemacht zu verwendenden Geldmittel und um die Zusammensetzung der Seestreitkräfte handelt. Beides richtet sich natürlich vor allem nach dem Zweck, den man zu erreichen denkt; doch gerade über diesen Punkt werden die Ansichten am meisten auseinander gehen. Wir aber halten uns nicht befugt, hierin der später festzustellenden Gesammtmeinung der Nation vorzugreifen, machen es uns vielmehr zur Aufgabe — ohne

ſelbſt eine eigene Meinung beſtimmt auszuſprechen — möglichſt jede in ſich haltbare Anſicht zu berückſichtigen.

Im Allgemeinen laſſen ſich alle dieſe verſchiedenen Wünſche in folgende drei Hauptrubriken bringen. Man verlangt entweder:

1) eine Kriegsmarine zur rein defenſiven Küſtenvertheidigung,
2) eine ſolche zur offenſiven Vertheidigung und zum nothwendigſten Schutze des Handels,

oder

3) eine ſelbſtſtändige Seemacht.

Wir werden dieſe drei Fälle in aller Kürze nach einander durchgehen und für einen jeden derſelben uns die Vorſchläge in flüchtigen Umriſſen hinzuſtellen erlauben, welche unſerem beſten Wiſſen nach dem angenommenen Zwecke am meiſten entſprechen dürften.

A. Vertheidigung der Küſten.

Die deutſche Nordſeeküſte wird in ihrer ganzen Ausdehnung von dem Wattengürtel begleitet, der, größtentheils von einer einfachen Reihe kleiner Eilande nach der Seeſeite geſäumt, ſich von Horns-Riff in Jütland bis zum Texel erſtreckt. Die Mündungen der Ems, der Jahde, der Weſer und der Elbe bilden tiefe Durchfahrten durch dieſe Bänke und Inſeln; und zwar können nach den mir bekannten Aufnahmen Linienſchiffe in die Emsmündung einlaufen (durch das Riffgat), an Borkum vorbei bis nach der Holländiſchen Stadt Delftzyl, die auf der Weſtſeite des Dollart Emden

gegenüber liegt; ferner wie es ſcheint auch in die Jahde bis zur Höhe von Heppens; ferner die Elbe hinauf bis oberhalb Curhaven, und mit der Fluth ſogar bis Glückſtadt. und bis an die davorliegende Inſel Krautſand. Die Weſer ſcheint dagegen nur auf der Weſtſeite ihrer Mündung und zwar bis zum Federwerder Hafen eine ähnliche Tiefe zu haben, während auf der Oſtſeite Fregatten ſelbſt mit der Fluth ſchwerlich*) bis Bremerhafen gelangen können. Die Eider und der Heverſtrom ſind durch eine weit vorliegende Barre größeren Schiffen weniger zugänglich; für kleinere Fahrzeuge (Küſtenfahrzeuge) aber iſt die Eider von großer Wichtigkeit, weil ſie durch den Kieler Canal mit der Oſtſee in Verbindung ſteht. Der zur Aufnahme der größten Flotte wohlgeeignete Kieler Hafen öffnet ſich unter den

*) Es iſt jedoch aufmerkſam darauf gemacht worden, daß anzuſtellende Unterſuchungen wahrſcheinlich ein entgegengeſetztes Reſultat ergeben dürften. — Das Hauptfahrwaſſer der Weſer hat ſich nämlich ſeit einer Reihe von Jahren weſentlich verändert und erſtreckt ſich jetzt nicht an der weſtlichen, ſondern an der öſtlichen Seite des Fluſſes, wo dieſe Richtung dergeſtalt Beſtand gewonnen, daß darauf bereits im Jahre 1827 der Bau des großen Seehafens zu Bremerhafen, des einzigen durch Fächerſchleuſen geſchloſſenen Docks, welches Deutſchland bis dahin beſitzt, unternommen werden konnte. — An den Küſten der Nordſee ſind bei Froſtwetter öſtliche und nördliche Winde vorherrſchend, welche das Eis nach der Weſtküſte des Fluſſes treiben und die Rhede von Bremerhafen von demſelben befreien, ſo daß die Communication mit dieſem Hafen ſeewärts in der Regel gar nicht unterbrochen wird. — Dadurch wurde auch die Amerikaniſche Regierung beſtimmt, für die von Newyork unternommene directe Dampfſchiffahrtsverbindung mit Deutſchland nicht die Elbe und das an der Weſtſeite derſelben belegene Curhaven, ſondern die Weſer und das an deren Oſtſeite befindliche Bremerhaven zum Endpunkte zu wählen, — wobei vorausgeſetzt ward, daß daſelbſt für einen ſicheren Liegeplatz von Dampfſchiffen der größten Dimenſionen Sorge getragen werde. Dadurch iſt das Bremiſche Unternehmen der Anlage eines zweiten noch nördlicher belegenen, jetzt im Bau begriffenen Docks zu Bremerhafen und der dazu erforderlichen Molen veranlaßt, deſſen Schleuſe eine Breite von 76 Fuß erhält und, da das Fahrwaſſer bei der Fluthzeit hier 24 bis 25 Fuß tief iſt, auch zur Aufnahme größerer Kriegsſchiffe geeignet erſcheint. Das Baſſin wird in großartigen Dimenſionen angelegt und der Platz iſt ſo gewählt, daß künftigen Erweiterungen deſſelben nichts im Wege ſteht.

Kanonen von Friedrichsort gegen das durch die Küſten von Schleswig und Holſtein und die davor liegenden däniſchen Inſeln gebildete Baſſin, in welches beide Belte von Norden her münden, während es im Oſten durch die Inſel Fehmern von der nebenliegenden Lübecker Bucht getrennt wird.

Die tiefen Einbuchtungen der ſchleswigſchen Küſte bei Eckernförde, Flensburg und Apenrade, in die ſelbſt Linienſchiffe einſegeln könnten, haben, von der däniſchen Seemacht richtig benutzt, im Anfange des gegenwärtigen Feldzuges ihre Wichtigkeit hinlänglich bekundet. Der Lübecker Golf hat unter ſeinen Rheden vor allem den mindeſtens für Fregatten vortrefflich geeigneten Ankerplatz zwiſchen der Inſel Poel bei Wismar und dem Feſtlande aufzuweiſen. Auch die Rhede von Roſtock iſt des Nennens werth, da hier einſt die britiſche Flotte unter Lord Nelſon längere Zeit vor Anker lag.

Zwiſchen Möen und dem Dars in das breitere Waſſer der Oſtſee eintretend, gelangen wir zu dem von vielen, zum Theil recht guten Ankerplätzen umgebenen Rügen. Durch Sandbänke, die nur ſchmale, für kleinere 8 bis 10 Fuß tiefgehende Fahrzeuge geeignete Einfahrten durchſchneiden, ſchließt ſich dieſe Inſel im Weſten an Zingſt und im Südoſten an die Inſeln Uſedom und Wollin an. Hinter dieſer zuſammenhängenden Kette von Eilanden und Bänken läuft ein inneres Fahrwaſſer von der Stadt Ribnitz in Mecklenburg am Saaler-See bis ins pommerſche Haff fort, das durchgehends für 5 bis 6 Fuß tiefgehende Fahrzeuge geeignet iſt. Von den drei Odermündungen bietet die mittlere bis Swinemünde hinauf für Fregatten hinlängliche Tiefe dar; auch gehört die davorliegende Rhede zu den beſſeren der

pommerſchen Küſte, die von hier bis Hela wohl als der unwirthbarſte Strich der deutſchen Geſtade betrachtet werden kann. Am Eingange in die große Danziger-Bucht gewährt dagegen das Putziger Wiek einen der ſicherſten und bequemſten Ankerplätze an der Südküſte der Oſtſee, der die größte Flotte aufnehmen kann. Doch nicht allein hier, ſondern überall in dem weiten Golf iſt guter Ankergrund, namentlich näher an Danzig, bis wo die Halbinſel Hela noch gegen den Seewind ſchützt. — Leider iſt die Provinz Preußen arm an guten Häfen, denn der von Weichſelmünde hat gegenwärtig nur 16 bis 17 Fuß, während der Pillauer und der Memeler noch ſeichter ſind. Beide Orte liegen an der Mündung eines jener beiden langgeſtreckten, mit der Küſte parallel laufenden Binnengewäſſer, das friſche und das curiſche Haff genannt.

Von den Küſtenverhältniſſen des adriatiſchen Meeres iſt hier zwar vorläufig gänzlich abgeſehen worden, doch ſei uns im Vorbeigehen nur die eine Bemerkung geſtattet, daß es für das einige Deutſchland von hoher Wichtigkeit ſein dürfte, wenn ihm der treffliche öſtreichiſche Kriegshafen von Pola, an der Südſpitze Iſtriens, zufiele, da Hafen und Rhede von Trieſt dermaleinſt, abgeſehen von den merkantiliſchen Vortheilen einer deutſchen Seemacht, ſchwerlich den Verluſt Pola's erſetzen könnten*). —

Wir kehren zum deutſchen Norden zurück, um der Frage der Küſtenvertheidigung näher zu treten.

---

*) Die Eiſenbahn-Verbindungen zwiſchen dem Adriatiſchen Meere und der Oſt- und Nordſee würde die Sendung von Matroſen, Vorräthen u. ſ. w. von einem Meere zum andern in wenigen Tagen möglich machen; gewiß ein wichtiger Umſtand für eine zukünftige deutſche Kriegsmarine.

Mit Strandbatterien allein würde der Zweck nicht überall zu erreichen sein; selbst bei engeren Einfahrten müßten, um dem Feinde das Einlaufen unzugänglich zu machen, Ketten vorgezogen, Schiffe versenkt, oder Blockschiffe d. h. schwer armirte Kauffahrer quer vor ins Fahrwasser gelegt werden. Breitere Einfahrten sind aber auch auf diese Weise nicht zu verschließen; sie bedürfen einer beweglichen Vertheidigung. Diesem Zweck dürften an Deutschlands Küsten namentlich Kanonenböte in Verbindung mit Bugsir-Dampfböten entsprechen.

Bei den vielen Bänken und dem oft schweren Seegange erscheinen für die Nordseeküste die holländischen Jaffelkanonenböte (des großen Modells) vorzugsweise geeignet, während für die Ostseegestade Ruderkanonenböte (Kanonenschaluppen und Kanonenjollen) den Vorzug verdienen. Schweden, Rußland und Dänemark besitzen bekanntlich zahlreiche Ruderflottillen (Skärenflotten), die ihnen sowohl in dem stillen Wasser an den Küsten von Schleswig-Holstein, als auch in den pommer'schen und preußischen Binnengewässern von entschiedenem Nutzen sein dürften. Wir brauchen daher eine ähnliche Waffe und zwar namentlich die Ruderkanonenböte größerer Art (Kanonenschaluppen), da die Schweden und vor allem die Russen nur diese Gattung über See zu uns hinüber senden können. Vor allem dürften uns diese Fahrzeuge in den Stand setzen, die inneren Fahrwasser zu behaupten, auf diese Weise die russische Flotte von ihrer Armee zu isoliren und so die mannigfache Unterstützung, die die See- der Landmacht gewähren könnte, zu verhindern. Beispielsweise erinnern wir hier nur an die Möglichkeit einer größern Landung auf Rügen. Dort

würde ein ganzes Armeecorps sich festsetzen können, um durch eine kräftige Offensiv-Demonstration gegen Flanke und Rücken der deutschen Armee diese vielleicht zum früheren Aufgeben der Oderlinie zu veranlassen. Und wer will es leugnen, daß Rußland im Stande ist, uns auf seiner baltischen Flotte mit einem Male 30,000 Mann auf den Leib zu schicken? —

Wollten wir uns aber auch nur mit den Dänen in Bezug auf die Zahl der Böte gleichstellen, so wären mindestens 80 mit einer 25pfündigen Bombenkanone und einem 24 Pfünder bewaffnete Kanonenschaluppen nothwendig, — eine Anzahl, die gewiß nicht zu hoch angenommen ist, wenn wir bedenken, daß es Rußland, das 200 Kanonenschaluppen und 50 Kanonenjollen besitzt, ein leichtes sein würde, selbst eine Flotille von mehr als 100 Kanonenschaluppen in einem Kriege gegen uns auf einem Flecke zu vereinigen. — Kanonenjollen könnten ebenfalls, doch vorzugsweise nur in den Haffs ersprießliche Dienste leisten. Dabei versteht es sich von selbst, daß sowohl diese Jollen als die Jaffelkanonenböte in der Nordsee, um wahrhaft nützlich zu sein, gleichfalls 25pfündige Bombenkanonen tragen müßten, und wäre die Zahl der letztgenannten Fahrzeuge dem Etat der holländischen Jaffelböte des großen Modells — die kleineren kommen hier nicht in Betracht, da sie nicht über See gehen können — ungefähr gleichzusetzen, so daß etwa 40 solcher Böte genügen und, durch den Eidercanal in die Ostsee gesendet, auch der Ruderflottille eine hinlängliche Unterstützung gewähren dürften. Die Dampfböte, welche zum Schleppen dieser Fahrzeuge nöthig sind, könnten aus der Handelsmarine gegen Entschädigung entnommen werden.

Die deutſche Flotille würde ſonach im Minimum beſtehen aus:

40 Jaffelkanonenböten und

80 Kanonenſchaluppen

wozu nach Umſtänden noch eine Anzahl Kanonenjollen hinzutreten würden.

B. Eine Kriegsmarine zur offenſiven Vertheidigung und zum nothwendigſten Schutze des Handels.

Nachdem wir uns bisher nur mit den rein defenſiven Vertheidigungsmitteln beſchäftigt haben, gehen wir jetzt zu den nothwendigſten Maßnahmen über, die für eine mehr offenſive Vertheidigung unſerer Küſten und zum Schutze des Handels erforderlich ſind.

Wir brauchen leider nicht lange nach einem Anknüpfungspunkte zu ſuchen, um unſere Anſichten hierüber zu entwickeln, und nur zu fragen: womit würden wir die däniſchen Kreuzer vor unſeren Häfen am leichteſten vertreiben? — Ein Anfall mit Böten auf dieſelben, um ſie zu entern, verſpricht wenig Erfolg, man kann im Gegentheil nur darauf rechnen, ihnen mit Geſchützfeuer, und zwar aus bedeutend überlegenem Caliber, erheblichen Schaden zuzufügen.

Kanonenböte — namentlich Ruderkanonenböte — wären mithin dazu wohlgeeignet, indem ſie nicht allein ſehr ſchwer armirt ſind, ſondern auch bei Windſtille jedem Segelſchiffe gegenüber den wichtigen Vortheil der freieren

Bewegung besitzen; dennoch könnte der Feind bei dem leisesten Luftzuge sich ihnen leicht entziehen, ohne daß sie ihm zu folgen vermöchten.

Wollte man nun diesem Uebelstande abhelfen und in Ermangelung ordentlicher Kriegsschiffe Kauffahrer armiren, um damit angriffsweise zu verfahren, so würde sich dies bei ihrem, zu dergleichen Unternehmungen meist ungeeigneten Bau schwer durchführen lassen, indem sie namentlich selten in einer Haupteigenschaft — im Segeln — mit den regulären Kreuzern Strich zu halten pflegen.

Hiergegen läßt sich allerdings anführen, daß die Griechen mit einer solchen improvisirten Kriegsmarine einst große Dinge leisteten; — aber gegen wen? Gegen die Türken, die ihre großen Schiffe nicht zu regieren verstanden. Eine tüchtige Seemacht jedoch, wie die dänische, würde sich wohl sehr wenig aus einem so organisirten Feinde machen. — Es giebt mithin, unserer Ansicht nach, nur ein Hauptmittel gegen die Blokade der deutschen Häfen, nämlich eben so schwer armirte als schnelle Dampfschiffe, die, wenn sie in gehöriger Zahl über die feindlichen Kreuzer herfallen, denselben das Halten der Küste bedeutend erschweren würden. Kanonenböte können zwar unter Umständen auch dabei mitwirken, doch würden sie immer nur eine untergeordnete Stelle im Vergleich zu den Dampfern spielen und die letztgenannten die Waffe sein, deren jetzt bei ihrem vielseitigen Nutzen Deutschland vor allen Dingen bedarf. Und dies um so mehr, da das Dampfschiff, nachdem es die Blokade durchbrochen, sich so lange frei nach allen Richtungen hin zu bewegen vermag, als es auf keinen stärkeren und schnelleren feindlichen Dampfer trifft. Doch auch selbst

in diesem Falle kann es noch durch geschickte Manöver der Gefahr entgehen.

Bei seiner Schnelligkeit ist es ferner zum Aviso, zum Aufklären des Feindes wie geschaffen; auch wird ein einzelner Dampfkreuzer unter günstigen Umständen selbst eine Fregatte mit Erfolg angreifen, dem feindlichen Handel die empfindlichsten Wunden schlagen und trotz der Wachsamkeit des Feindes Nachrichten nach befreundeten Häfen oder an alliirte Geschwader zu überbringen im Stande sein. Daher würde denn auch ein Dampfschiff, einer solchen, mit unserer Landmacht cooperirenden Flotte beigegeben, unseren Armeen unter mannigfachen Umständen großen Nutzen gewähren.

Wenn dies Alles nun schon ein einzelner Dampfer vermag, wieviel mehr läßt sich da nicht von einem ganzen Geschwader solcher Fahrzeuge erwarten. Man rechnet nämlich im Gefecht gern auf ein feindliches Linienschiff oder auf eine Fregatte zwei Dampfer, die sich gegenseitig unterstützen, woraus selbstredend folgt, wenn gleich die Taktik der Dampfschiffe noch nicht erfahrungsmäßig feststeht, daß die Zahl dieser Fahrzeuge für eine Marine durchaus nicht gleichgültig ist. Und dies um so weniger, als der Kampf der Dampfschiffe — man gestatte mir diesen Vergleich mit dem Landkriege — gewissermaßen den hartnäckigen Charakter des Tirailleurgefechtes — das hier statt mit Flintenfeuer mit Bombenkanonen geführt wird — mit dem harcelirenden Charakter der Kosackenangriffe verbindet. —

Die Dampfschiffe werden die Seeschlachten der Neuzeit einleiten; sie werden nach errungenem Siege den Feind verfolgen, dagegen im eigentlichen Entscheidungskampfe nur als untergeordnete Hülfswaffe auftreten. In aufgelösten Schwär-

men fallen sie über die Segelflotte des Feindes oder nur über einen Theil derselben her, um durch ihr wohlgezieltes in großer Entfernung abgegebenes Feuer die Schiffe des Gegners möglichst kampfunfähig zu machen und ihre Bemannung zu erschöpfen, damit sie dem durch die Linienschiffe geführten Entscheidungskampfe um so leichter erliegen.

Doch auch selbst jetzt können sie nicht unwichtige Dienste leisten: sie sind, wo es noth thut, den Linienschiffen behülflich, ihren Platz in der Linie einzunehmen, sie tauen die entmasteten, zerschossenen oder sinkenden Schiffe aus dem Feuer oder holen Verstärkungen heran. Sobald endlich die Kraft des Feindes völlig gebrochen, eilen die Dampfer, von der meist durch die anhaltende Kanonade herbeigeführten Windstille begünstigt, den Sieg zu benutzen und durch ihre kräftige Verfolgung dem Werke die Krone aufzusetzen. Stunden- ja tagelang hängen diese Kosaken des Meeres an den Fersen der feindlichen Flotte, gönnen ihr weder Ruh noch Rast, machen jede Herstellung der Ordnung unmöglich, und, wo sie noch Widerstand finden, überwinden sie ihn leicht durch die schweren Bomben, mit welchen sie den hülflosen Feind überschütten. — Dies sind die Dienste der Dampfschiffe während und nach der Schlacht.

Aus dem Gesagten scheint uns zu folgen, daß ein kräftiges Dampfschiffsgeschwader jeder befreundeten Flotte ein willkommener Alliirter sein wird, und daß Dampfschiffe jeder Seemacht unentbehrlich sind. Gewiß triftige Gründe für Deutschland, an die Anschaffung von Dampfern zu denken. Ein geschlossenes Geschwader solcher Fahrzeuge würde in unseren engen Meeren in wenigen Tagen überall sein; es würde sich nicht scheuen, selbst unter günstigen Um-

ständen, einen überlegenen Gegner anzufallen, die Verbindungen des Feindes bedrohen, seinen Handel vernichten, den unsern dagegen in vielen Fällen kräftig schützen — denn auf kürzere Strecken sind Dampfschiffe gewiß am meisten geeignet, Convoyen zu decken; — ferner würden die Dampfer zum Truppentransport und zu Landungen dienen und endlich auch noch gegen die Scheerenflotten des baltischen Meeres gewiß in vielen Fällen ihre Brauchbarkeit bewähren. — Im Frieden würden diese Kriegs-Dampfschiffe theils den Gesandtschaften, theils den eigenen Stationen beigegeben, theils zum Packetdienst verwendet werden können. Doch ist hierbei ein Umstand wohl zu beachten, daß nämlich zwei bis drei Monate erfordert werden, um ein solches Fahrzeug im Fall eines plötzlich eintretenden Krieges wieder in ein Kriegsschiff umzuwandeln. Da nun aber oft im Anfange eines Krieges die Dampfkreuzer vom entschiedensten Nutzen sind, so darf man, um dem Mangel an solchen Fahrzeugen im wichtigen Augenblick vorzubeugen, die Dampfpackets nur als eine disponible Reserve veranschlagen, die später die Reihen der Dampfflotte zu verstärken berufen ist. Selbst diese Packets müssen schon von vorn herein zum Kriegszweck gebaut sein, sonst tragen sie die schweren Geschütze nicht. Ein Dampfschiff aber, das nicht wenigstens eine oder mehrere Bombenkanonen mindestens von 25 pfündigem (8 zölligem) Kaliber führt, kommt schon um deßwillen für den Zweck des Schlagens nicht mehr in Betracht, weil jetzt bereits die Linienschiffe und Fregatten mit einigen Geschützen dieser Gattung versehen sind.

Die Dampfschiffe, die wir für unseren Zweck am geeignetsten halten, sind die Dampffregatten und Dampfcorvetten der englischen Marine von 850 bis 1300 Tonnen,

und 350 bis 560 Pferdekraft, da sie uns hinlänglich schwer armirt scheinen und 1000 bis 1500 Mann Truppen aufnehmen können; auch glauben wir, daß der Nutzen der noch größeren Dampfschiffe für Deutschland mit ihren Kosten nicht im richtigen Verhältniß stehen würde. Dagegen sehen wir hier um so mehr davon ab, ob diese Dampfer Räder- oder Schraubenschiffe sein sollen; einmal, weil dies für den Kostenpunkt ziemlich auf eins hinausläuft, und zweitens, weil diese Frage im gegenwärtigen Augenblick, wo selbst in England die ersten Versuche im Großen angestellt werden, ohne daß bis jetzt ein bestimmtes Resultat bekannt geworden ist, sehr schwer zu beantworten sein würde.

Allerdings haben die Schraubenschiffe den Vortheil des Segelns, der Sicherung der bewegenden Kraft und der schwereren Armirung vor den Rädeischiffen voraus, doch bleibt diesen bis jetzt noch der unbestrittene Vorzug der größeren Schnelligkeit als Dampfschiff.

Was nun die geringste Zahl der Dampfkreuzer für unsern Zweck anbelangt, so scheinen etwa 12 eben zu genügen. Ein Geschwader von 8 bis 10 Dampfern besitzt nämlich unserer Ansicht nach schon eine gewisse Angriffsfähigkeit. Da nun aber ein Paar derselben vielleicht gerade in dem Augenblick des Gebrauchs als nicht disponibel betrachtet oder wohl gar als durch den Sund von den übrigen getrennt gedacht werden könnten, so würde sich die Zahl 12 als das Minimum herausstellen.

Uebrigens würde Deutschland schon durch dieses kleine Dampfgeschwader das Mittel besitzen, 10,000 Mann mit Leichtigkeit, z. B. nach Schweden oder nach den dänischen Inseln hinüber zu senden: ein Umstand, der uns im ge-

genwärtigen Kriege wahrlich sehr zu statten hätte kommen können.

Doch genug von den Vortheilen der Dampfer, — jetzt zu ihren Nachtheilen!

Wir haben bisher nur den einen Uebelstand bei den Dampfern angeführt, daß sie theils vermöge ihres Baues, der ihnen nicht gestattet, eine den Segelschiffen völlig gleiche Batterie an den Seiten zu tragen, theils wegen der Verwundbarkeit ihrer Maschinen sich nicht zum Entscheidungskampfe, zum Nahgefecht, und mithin ebensowenig zum Zerstören von künstlichen Deckungsmitteln, Strandbatterien, Forts u. s. w. eignen; es bleibt uns jetzt noch übrig, an ihre Abhängigkeit von dem Brennmaterial zu erinnern. Auf kurzen Reisen, an den Küsten, in der Nord- und Ostsee, im mittelländischen und adriatischen Meere kommt dies wegen der Leichtigkeit, den Kohlenbedarf zu sichern, nicht in Betracht; ganz anders stellt es sich aber bei großen Ueberfahrten und namentlich bei längeren Blokaden ferner, z. B. transatlantischer Küsten heraus. Hierzu taugen die Dampfschiffe nicht; ebensowenig zum Convoyiren des Handels nach solchen entlegenen Häfen hin.

Deutschlands Handel bedarf aber auch dort des Schutzes in Krieg und Frieden, mithin muß seine Marine durch geeignete Segelschiffe auch diesem Bedürfniß abhelfen.

Eine Macht, in deren Absicht es nicht liegt, rangirte Seeschlachten zu liefern, die keine Colonien besitzt, wo jedes Linienschiff mindestens drei in Europa aufwiegt, auch keine Engpässe (gleich Dänemark) zu vertheidigen hat, welche von Linienschiffen forcirt werden können, aber dennoch ihren Handel im Frieden, in Neutralitätsfällen, selbst

gegen kleinere Seemächte im Kriege zu schützen gesonnen ist, thut wohl, sich mit dem Bau von Fregatten zu begnügen.

Wer aber nur wenig Fregatten baut, der baue sie dafür um so stärker und er wird gewiß Nutzen aus dieser kleinen Mehrausgabe ziehen. Die stärkste Fregatte aber ist die von 60 Kanonen, meist ein guter Segler, ein sicheres, dabei für lange Seereisen wohlgeeignetes Schiff; an Zahl der Kanonen und der Mannschaft jeder andern überlegen, wird sie, gut geführt und mit tüchtigen Seeleuten bemannt, es im Einzelgefecht mit jeder andern Fregatte aufnehmen und unter günstigen Umständen selbst einem Linienschiff, dem sie an Gewandheit und Handlichkeit überlegen zu sein pflegt, wenigstens für kurze Zeit die Stirn bieten. Wir erinnern hier nur an die ruhmvollen Thaten der amerikanischen Fregatten und an die tapferen französischen Fregatten-Geschwader zu Ende der Kaiserzeit, wo nach der verlornen Schlacht von Trafalgar Frankreich keine Flotte mehr besaß, um sie der unüberwindlichen britischen Seemacht entgegen zu setzen, sondern sich darauf beschränkt sah, während vieler Jahre nur die genannten leichten Escadren auslaufen und den Ocean nach allen Richtungen durchfurchen zu lassen. Die Fregatte ist der ächte Typus des selbstständigen Kreuzers, des Streifers durch die Meere, das Ideal der Commandanten und der Liebling der Matrosen. Ja so lange es keine Dampfer gab, war sie das vollkommenste Geschöpf der Schiffsbaukunst, das Auge der Flotte, wie sie Lord Nelson nannte, und das Schiff zur Verfolgung des Feindes nach gewonnener Schlacht.

Noch bewahrt sie freilich den alten Ruf fern von den Küsten; doch nahe dem Lande vermag heute nur ein mit

Dampfschiffen gemischtes Fregatten-Geschwader noch die alten Dienste zu leisten. Um nun aber den Fregatten ihre frühere Selbstständigkeit ganz wieder und ihnen einen Schutz gegen die feindlichen Dampfer zu geben, hat man bekanntlich in England bereits angefangen, ein Paar derselben versuchsweise mit Hülfsdampfmaschinen und der Archimedesschraube zu versehen.

So vortheilhaft indessen auch diese Erfindung sein mag, so steht doch sehr zu besorgen, daß durch den Raum, welchen die Maschine erfordert, das Schiff verhindert werden wird, diejenige Quantität Lebensmittel und Wasser einzunehmen, deren es durchaus bedarf, um zu längeren Reisen geschickt zu sein. Da uns nun aber hauptsächlich der Zweck des langen Kreuzens zu der Annahme der Fregatte vermocht hat, so würden wir, bis jenes Problem völlig gelöst ist, nur einzelne wenige dieser Schiffe mit Schrauben versehen.

Nachdem wir jetzt die Gattung der Segelschiffe, deren unter der gegebenen Voraussetzung Deutschland bedarf, besprochen haben, bleibt uns nur noch übrig, ein Minimum zu suchen, unter das die Zahl der Fregatten nicht herabsinken darf, wenn die Ausgabe dem Vaterlande wirklich Nutzen bringen soll. — Wir glauben, es dürfen nicht weniger als 6 sein. Denn gehen davon z. B. ein Paar in Reparatur begriffene ab, so bleiben immer noch 4, und dies dürfte noch allenfalls genügen; sind aber alle dienstfähig, so verfügt man über 2 kleine Geschwader von 3 Fregatten, was einem in manchen Fällen zu statten kommen kann.

Die Zahl von 6 Fregatten reicht ferner unbestritten hin, um, mit Ausnahme Nordamerika's, mit allen anderen Staaten der neuen Welt Krieg zu führen; denn keiner der-

ſelben kann uns mehr Streitkräfte entgegenſtellen. Ebenſo würden wir unſerer jungen Flagge in den chineſiſchen Gewäſſern diejenige Achtung nöthigenfalls erzwingen können, deren dort die anderen ſeefahrenden Nationen bereits genießen. Weniger ſelbſtſtändig wären wir dagegen in den europäiſchen Meeren aufzutreten befähigt. Nur mit Sardinien, welches kein Linienſchiff hat, würden wir völlig gleich ſtehen*); ſelbſt gegen Neapel, Spanien, Portugal, deren Marine 2 bis 3 Linienſchiffe und etwa 6, jedoch ſchwächere Fregatten zählt, würden wir uns vielleicht noch mit Vortheil ſchlagen, vielleicht ſogar angriffsweiſe verfahren, ſo wie gegen Seemächte zweiten Ranges, gegen Holland, das 7 Linienſchiffe, 16 Fregatten und 16 Dampfſchiffe, Schweden, das 10 Linienſchiffe und 8 Fregatten ꝛc., und Dänemark, das 6 Linienſchiffe, 8 Fregatten und einige ſchwächere Dampfer beſitzt, unſern Handel ſchützen und uns vertheidigen können. Auch wäre der Fall denkbar, daß es unſerem Geſchwader durch geſchicktes Benutzen der Umſtände gelänge, den Belt oder den Sund zu paſſiren, jedoch wahrſcheinlich ohne die Möglichkeit, einer Convoy hindurchzuhelfen.

Mit unſerem auf

6 Fregatten von 60 Kanonen,

12 Dampfcorvetten oder Dampffregatten von pptr. 850 bis 1300 Tonnen und 350 bis 560 Pferdekraft,

40 Jaffelkanonenböten,

80 Kanonenſchaluppen,

einer Anzahl Kanonenjollen und gemietheter Bugſirdampfböte,

*) Der Etat der Oeſtreichiſchen Marine, die auch kein Linienſchiff zählt, beträgt gerade 6 Fregatten, doch iſt er bis jetzt nicht erreicht worden.

angenommenen Minimum einer Marine ist mithin, nach dem Gesagten und nach den angeführten Stärken der andern untergeordneten Marinen, nicht daran zu denken, eine selbstständige Rolle auf der See spielen zu wollen. Sie würde einer der großen Seemächte gegenüber nur eben hinreichen, die deutschen Küsten zu schützen, in diesem Falle aber ohne eine Allianz mit einer andern großen Seemacht zum Schutz unseres Handels viel zu schwach sein. Selbst wenn wir im Interesse desselben dieses Minimum überschritten, was sich wohl motiviren ließe, ja wenn wir die Zahl der Fregatten und Dampfer verdoppelten, so würde Deutschland immer noch keine selbstständige Seemacht werden; dagegen reichen die schweren Fregatten und die großen Dampfschiffe völlig aus, um z. B. in einem Kriege gegen Frankreich, wo in der Nordsee und im Canal nur ähnliche feindliche Kräfte und Kaper zu erwarten sind, den deutschen Handel von Curhaven nach Coves zu geleiten. Dort würde er sich an die nach allen Welttheilen abgehenden großen englischen Convoyen anschließen, während einzelne unserer Fregatten sich den zur Bedeckung beigegebenen britischen Geschwadern anschließen und die Interessen der deutschen Schiffe, dem betreffenden Befehlshaber gegenüber, um so kräftiger wahrnehmen könnten, als sie zugleich die Vertreter einer imposanten Landmacht darstellten, deren England vielleicht in einem solchen Augenblick, dem gemeinsamen Feinde gegenüber, sehr nothwendig bedürfen würde. — Wären, um noch ein anderes Beispiel anzuführen, Deutschland und England gegen Rußland verbündet, so würde unser kleines aber kräftiges Dampf-Geschwader dem Feinde in den dänischen Gewässern manchen Abbruch thun, ihn zur Detachirung

eines Theils der, ſeiner baltiſchen Flotte ſo unentbehrlichen Dampfſchiffe gegen uns nöthigen, um nicht alle ſeine Verbindungen bis zum finniſchen Meerbuſen freiwillig in unſere Hände zu liefern, und dann, nachdem die engliſche Flotte in die Oſtſee gedrungen, weſentlich zur Vernichtung der ruſſiſchen Seemacht beitragen können und uns endlich befähigen, unter dem Schutze unſerer Alliirten auf eigenen Schiffen ein Corps von 10,000 Mann in wenigen Tagen auf jedem Punkt der feindlichen Küſte zu landen.

Im Frieden würde Deutſchland im mittelländiſchen Meere, in Weſtindien und Nordamerika, in Südamerika und dem ſtillen Ocean, in den chineſiſchen und oſtindiſchen Gewäſſern, und an den Küſten von Afrika, — mit einem Wort überall, wo die Seemächte Stationen unterhalten — abwechſelnd eine einzelne Fregatte zeigen oder nach Umſtänden mehrere derſelben in ein kleines Geſchwader vereinigen, auch theilweiſe Dampfſchiffe dazu verwenden können, deren eigentliche Beſtimmung jedoch die Nord- und Oſtſee und das Mittelmeer ſein würde. Wenn es ſeine Flagge nur von ſolchen ſtarken Kreuzern wehen läßt, und ſie auch nur von Zeit zu Zeit zeigt, wird es weit beſſer repräſentirt ſein, als wenn es gleichzeitig überall, aber dafür auch überall unzulänglich vertreten wird, indem es ſich verleiten ließe, große Corvetten mit bedeckter Batterie, die zwar bequem, aber nicht Fiſch nicht Fleiſch und zum Kriegszweck untauglich ſind, oder Gladdeckscorvetten und Bricks zu bauen, die auf den erſten Kriegslärm ſich nach neutralen Häfen flüchten müßten, um dort Schutz zu ſuchen, ſtatt ihn dem Handel zu gewähren. — Glaubt man außer einer Inſtructionscorvette für die Bildung von Seecadetten noch andere klei-

nere Fahrzeuge zu bedürfen, so wähle man schnellsegelnde kleine, mit einer oder ein paar schweren Bombenkanonen bewaffnete Schooner. Auf diese Weise läßt sich derselbe Zweck mit weniger Kosten erreichen und man gewinnt ein wohlarmirtes kleines Fahrzeug, das zugleich, als Tender den Fregatten beigegeben, manchen guten Dienst leisten wird.

Was schließlich die Etablissements für dieses kleine Geschwader betrifft, so sind wir der Fregatten wegen, welche Freiheit der Bewegung verlangen, hauptsächlich an die Nordsee gewiesen. Von den oben erwähnten tieferen Einfahrten geben wir der Elbe aus folgenden Gründen den Vorzug. Die Ems müßte erst gebaggert werden, wollte man nach Emden gelangen, ohne dicht an Delftzyl vorbei zu passiren, was als holländischer Ort mit einer selbst für Linienschiffe geeigneten Rhede, dem Auslaufen unserer Escadre im Falle eines Krieges mit unserem Nachbar ein großes Hinderniß in den Weg legen, und unser Seeetablissement seinen Angriffen bloßstellen würde. Die Jahde, die Weser und Elbe theilen den Nachtheil der Nähe Helgolands ziemlich gleichmäßig. Die Jahde hat wenig Hülfsquellen; die Weser hätte allerdings Bremerhafen, wenn sie dort nicht zu seicht wäre: in der Nähe des schiffbautreibenden Bremens; doch sind beide ebengenannte Einfahrten weniger für große Schiffe geeignet als die Elbe, die das reinste Fahrwasser besitzt. — Unsere Wahl fällt daher auf die Umgegend von Glückstadt oder die Insel Krautsand, um hier den Haupthafen anzulegen.

Als untergeordnetes Etablissement wäre Kiel zu empfehlen, da auch in der Ostsee ein geeigneter Ort unentbehrlich erscheint, wo die deutschen Schiffe überwintern, kleine Reparaturen vornehmen, und ihre Vorräthe ergänzen können.

C. Eine ſelbſtſtändige Seemacht.

So lange Deutſchland auf der eben bezeichneten Bahn wandelt; ſo lange es, fern von allem Ehrgeiz, faſt ohne die Aufmerkſamkeit, geſchweige die Eiferſucht ſeiner weit mächtigeren Nachbarn zu erregen, nur Fregatten und Dampfſchiffe baut, und es ſich begnügt, eine beſcheidene Stelle unter den kleineren Marinen einzunehmen; ſo lange Jedermann einſieht, daß es weder nach großer Geltung zur See ſtrebt, noch daran denkt, Schlachten zu liefern, wird Niemand es einer Halbheit in ſeinen Maaßregeln zeihen. Sobald es aber durch den Bau von Linienſchiffen, von Schlachtſchiffen, aus dieſem anſpruchsloſen Kreiſe heraustritt, werden alle Augen ſich darauf richten, eine ſcharfe Kritik wird anheben, und wehe dem Vaterlande, wenn es ſich bei dieſem entſcheidenden Schritte einer halben Maaßregel ſchuldig machen ſollte. — Wollten wir, um uns mit den Dänen gleichzuſtellen, und jederzeit den Sund und den großen Belt forciren zu können, 5 bis 6 Linienſchiffe anſchaffen, ſo würden wir uns dieſelben Ausgaben für die Anlage von Kriegshäfen aufladen, als wenn wir die größte Flotte bauten, darum immer noch nicht ſelbſtſtändig daſtehen, und das um ſo weniger, als im Allgemeinen 9 bis 12 Linienſchiffe als die geringſte Zahl betrachtet wird, um als Geſchwader auftreten zu können. Die ebengenannte Macht würde uns allerdings gegen Schweden und Dänemark ein unbeſtrittenes Uebergewicht verleihen, in einem Kriege gegen die großen Seemächte aber nur als Hülfsgeſchwader in Betracht kommen. Man kann uns dagegen einwerfen, daß die amerikaniſche Flotte nur 11 Linienſchiffe zählt und damit anerkann-

termaßen dennoch eine hohe Stellung unter den Seemächten einnimmt. Dies hat seinen natürlichen Grund in der geographischen Lage der Vereinigten Staaten. Fern von Europa bieten sie dem von seinen Hülfsquellen durch den Ocean getrennten Feinde eine sehr große, schwer zu blockirende Küstenstrecke dar, die nicht allein den Operationen der eigenen Flotte, sondern auch ihren so sehr gefürchteten unzähligen einzelnen Kreuzern und Kapern, welche sie ihr Ueberfluß an tüchtigen Seeleuten leicht und gut bemannen läßt, eine ausgedehnte, mit trefflichen Häfen versehene Basis gewährt. Während die amerikanische Flotte hier nach der Schlacht Alles findet, um ihre Haverien und Verluste schnell zu repariren, ist der Feind vielleicht genöthigt, nach Europa zurückzukehren.

Endlich dürfte es in einem allgemeinen Seekriege selbst der britischen Seemacht unbequem fallen, ein dem amerikanischen gleich starkes Geschwader so weit von seinen, in den europäischen Meeren beschäftigten Flotten, und daher auf so lange Zeit zu detachiren.

Wie ganz anders ist die Lage Deutschlands!

Eng eingekeilt zwischen den drei großen Seemächten England, Frankreich und Rußland, berührt es nur halb oder ganz eingeschlossene Meerbusen, in denen seine Geschwader kaum einer entscheidenden Schlacht würden ausweichen können. Deutschlands Macht muß mithin einem solchen ersten Zusammenstoß gewachsen sein, wenn sie sich nicht von Hause aus in ihren Häfen will einschließen lassen. Würde aber dazu wohl ein Geschwader von 12 Linienschiffen ausreichen? Wir sagen Nein! denn es würde unserem nächsten und gefährlichsten Nachbar — der russischen Ostseeflotte — gegenüber zu schwach sein.

Rußland soll unser gefährlichster Nachbar sein? wird man einwerfen; wie ist das möglich? — Ja allerdings verhält es sich so. Denn während England nie eine so große Flotte im tiefen Frieden, selbst nicht einmal im Mittelmeer concentrirt, als Rußland in jedem Sommer im baltischen Meere vereinigt, braucht es bei seinem mangelhaften Conscriptionsgesetze viele Monate, um eine so große Zahl von Linienschiffen zu bemannen, als Rußland auf den ersten Wink des Kaisers in See zu stellen vermag.

Achtzehn Linienschiffe kreuzen nämlich in jedem Jahre während der vier Sommermonate in der Ostsee, während 9 andere (ungerechnet ein paar Schiffe zur Reserve) stets bereit liegen, um jeden Augenblick armirt zu werden. Unsere 12 Linienschiffe würden nun aber den 27 russischen nicht gewachsen sein und nur im Verein mit einer englischen Flotte dagegen operiren können.

Sie könnten mithin nur ein Hülfsgeschwader abgeben, was allerdings unseren Alliirten höchst willkommen sein, uns aber unendlich mehr kosten und verhältnißmäßig wenig mehr nutzen würde, als wenn England auch noch die 12 Linienschiffe zu stellen übernähme und wir statt dessen nur ein leichtes Geschwader von Fregatten und Dampfern der Flotte beigäben. — Hieraus folgt, daß Deutschland entweder gar keine Linienschiffe oder gleich so viele bauen muß, daß es als selbstständige Seemacht seinen Nachbarn gegenüber auftreten kann. Jedes Mittelding wäre eine unnütze Ausgabe, eine leere Prätension, und würde Erwartungen in der Nation erregen, der die Seemacht im Moment der Gefahr nicht zu entsprechen vermöchte.

Fragen wir uns nun: was würde die geringste Zahl

von Linienschiffen sein, um als selbstständige Flotte in den europäischen Gewässern, namentlich der allzeit fertigen russisch-baltischen Flotte gegenüber, zu agiren, so glauben wir 20 Linienschiffe als das Minimum einer Seemacht annehmen zu müssen, die sich mit ihr messen könnte. Eine solche Flotte aber würde Deutschland zur vierten Seemacht ersten Ranges machen, und es unbestritten in den Stand setzen, eine große Rolle auf dem Meere zu spielen, eine Rolle, die seiner Stellung in Europa würdig wäre. Denn mit seinen 20 Linienschiffen würde es ein gewaltiges Gewicht in die Wagschaale legen, durch seinen Beitritt zu einer Allianz den Ausschlag geben und darum seiner Seemacht wegen als Bundesgenosse ebenso gesucht sein als wegen seiner Landmacht. — Der Sund und die Belte würden seinem Handel allzeit offen stehen, auch würde es demselben nie an dem kräftigsten Schutze fehlen, indem nöthigenfalls eine Schlacht ihm den Weg bahnen müßte. Besonders günstig würde die deutsche Flotte namentlich gegen Rußland stehen, da sie, bereits 3 bis 4 Wochen früher in See, mithin im Evolutioniren hinlänglich geübt, die feindliche, noch vom Eise eingeschlossene leicht in ihren Häfen blockiren kann, oder wohl gar im Stande ist, sich zwischen das Geschwader von Reval und die Flotte von Kronstadt zu werfen, beide zu trennen und vielleicht einzeln zu schlagen.

Was nun die Gattung der Linienschiffe betrifft, so kommt es vorzüglich darauf an, daß sie nach den neuesten bewährtesten Principien gebaut und armirt sind. Wir abstrahiren vorläufig in diesen flüchtigen Andeutungen ganz von der Classeneintheilung derselben, eben so von der Frage: ob die deutsche Flotte Dreidecker bedürfen würde, und spre-

chen hier nur den Wunsch aus, daß die Linienschiffe mit einer Archimedesschraube (vorausgesetzt, daß dieselbe sich bewährt) versehen werden möchten, die ihnen unter günstigen Umständen mindestens eine Geschwindigkeit von 3 bis 4 Seemeilen in der Stunde und in allen Lagen die Möglichkeit gewährte, steuern zu können.

Wenn dies im Widerspruch mit dem zu stehen scheint, was wir oben in Bezug auf die Fregatten ausgesprochen haben, so liegt der wesentliche Unterschied darin, daß unsere Linienschiffe weniger zu langen Reisen als vielmehr für die europäischen Meere, wo doch meist die Hauptschläge geführt werden, bestimmt sind und daher auch weniger Lebensmittel als die Fregatten einzunehmen brauchen. Auf unseren gefährlichen Nordseeküsten, in den Verbindungscanälen zwischen Nord- und Ostsee und in den klippenreichen Gegenden der letzteren, würden die Schrauben von dem entschiedensten Nutzen sein und, so lange sie noch nicht ganz allgemein eingeführt sind, unserer Flotte in der Schlacht ein notorisches Uebergewicht über den Feind verleihen und dies um so mehr, da ein von Hause aus darauf eingerichtetes Schiff wahrscheinlich einen Vortheil über jedes ältere haben wird, dem man erst nachträglich eine Dampfmaschine giebt*).

Da die Fregatten ihre früher angedeutete Bestimmung beibehalten, und da, wenn die Flotte eine Niederlage erleiden sollte, alsdann der Krieg mit diesen Schiffen fortgeführt werden müßte, auch eine große Seemacht in Krieg und Frieden außerdem in allen Meeren kräftig vertreten

*) In der englischen Navy List pro Januar 1848 ist zum ersten Male ein Linienschiff mit der Schraube aufgeführt, nämlich der „James Watt“ von 80 Kanonen und 600 Pferdekraft, der sich zu Davonport im Bau befindet.

sein muß, so darf die Zahl der Sechzigkanonen-Fregatten nicht vermindert, sondern sie muß im Gegentheil wenigstens der Hälfte der Linienschiffe gleichgesetzt und mithin bis auf zehn erhöht werden. Würde das Bedürfniß uns aber zwingen, noch mehr Fregatten aufzustellen, so würde sich, um Kosten und Leute zu sparen, diese Vermehrung durch die Hinzufügung einiger Vierzigkanonen-Fregatten erreichen lassen, einer Gattung von Schiffen, die freilich den Sechzigkanonen-Fregatten an Stärke nachsteht, aber immer noch ein tüchtiger Kreuzer und dabei als eins der bestsegelndsten und bequemsten Fahrzeuge bekannt ist.

Ebenso wie mit den Fregatten, verhält es sich auch mit den Dampfschiffen, deren Zahl wir mindestens der der Segelschiffe gleichsetzen wollen, was auch ausreichend erscheinen dürfte, wenn wir bedenken, daß die mit Schrauben versehenen Linienschiffe der Hülfe der Dampfschiffe während des Gefechtes nicht bedürfen, und dadurch alle unsere Dampfer ihrem eigentlichen Zwecke keinen Augenblick entzogen werden würden. — Aus ökonomischen Rücksichten lassen wir einen kleinen Theil unseres Dampfgeschwaders aus einer untergeordneten Classe von Fahrzeugen bestehen; sobald sie nur noch die Fähigkeit, Bombenkanonen zu tragen, besitzen, würden wir gern von ihrer Befähigung, viel Truppen zu fassen, absehen. Auf jeden Fall vermöchten, ohne die Segel-Flotte zu belasten, dennoch die 30 Kriegsdampfschiffe unseren Armeen Schwingen anzulegen, und Corps von 20 bis 30,000 Mann über das Meer fortzutragen; besonders wenn man noch gemiethete Dampfer zu Hülfe nimmt, ungerechnet die 4000 Mann, die auf den 40 Jaffelkanonenböten übergeschifft werden könnten.

Nachdem wir nun das Minimum einer selbstständigen deutschen Seemacht auf

20 Linienschiffe,
10 Fregatten,
30 Dampfer,
40 Jaffelkanonenböte,
80 Kanonenschaluppen ꝛc.

normirt haben, kann man uns mit Recht fragen: Ist Deutschland auch im Stande, eine solche Flotte zu bemannen und die dazu erforderlichen Summen zu erschwingen? Auf die erste Frage glauben wir mit Ja antworten zu können, sobald nur durch ein Gesetz ausgesprochen wird, daß jeder deutsche Seemann im Falle eines Krieges auf der Flotte zu dienen verpflichtet ist.

Wenn wir nämlich das Linienschiff im Durchschnitt zu 800 Mann, davon ⅕ Soldaten (am besten Seeartilleristen), ⅗ Matrosen und ⅕ Caboteurs, Fischer, Handwerker, Heizer ꝛc. (incl. 60 Schiffsjungen) annehmen, so brauchen wir für 20 Linienschiffe 9600 Matrosen und 2000 Caboteurs, Fischer, Handwerker ꝛc., excl. Schiffsjungen. Die 10 Fregatten würden in runder Summe 3000 Matrosen und ohne die Schiffsjungen pptr. 500 Caboteurs, Handwerker ꝛc. erfordern. Dagegen würden wir bei den 30 Dampfschiffen, deren Bemannung zwischen 100 und 230 Mann, mithin im Durchschnitt zu 165 Köpfen geschätzt werden könnte, und bei denen höchstens die Hälfte der Mannschaft aus guten Seeleuten zu bestehen brauchte, pptr. 2400 Matrosen und, excl. Schiffsjungen, etwa 600 Heizer rechnen, während die Zahl der Artilleristen, der Bombenkanonen wegen, etwas vermehrt und dadurch hier

die Caboteurs und Fischer ganz erspart werden könnten. Die Flotille braucht nur wenige eigentliche Matrosen auf jedem Kanonenboot, so daß 600 für die 120 Fahrzeuge ausreichen dürften. Der Rest würde auf den Kanonenböten, wie in Dänemark, aus Infanteristen und See- oder Land-Artilleristen bestehen und die gesammte Seemacht daher im Fall des Krieges, wenn, was fast niemals eintreten dürfte, sämmtliche Schiffe und Kanonenböte auf einmal in Dienst gestellt werden sollten, 15,600 Matrosen und, excl. Schiffsjungen, 2500 Caboteurs, Fischer ꝛc. erfordern. Die preußische Rhederei allein beschäftigte aber 1847: 7342 Seeleute auf Schiffen über 25 Last und 1069 auf Küstenfahrzeugen (ohne die Fischer zu rechnen), mithin beinahe die Hälfte der oben angenommenen Matrosenzahl, die daher für ganz Deutschland gewiß nicht zu hoch erscheinen dürfte.

Um uns nun aber einen tüchtigen Stamm wohldisciplinirter, in jedem Zweige des Dienstes, namentlich in der Bedienung des Geschützes, geübter Kriegsschiffmatrosen heranzubilden und um zugleich im Falle des Krieges nicht genöthigt zu sein, die Handelsmarine, zu deren Schutz die Seemacht da ist, aller ihrer Mittel zu berauben, würden wir eine angemessene Zahl von Schiffsjungen, die für jedes der 4 Jahre ihrer Erziehungszeit etwa 3 Jahre als Matrosen auf Kriegsschiffen zu dienen verpflichtet sein würden, jährlich einziehen, um dadurch ein Corps von etwa 6000 Seeleuten beständig vollzählig zu erhalten, das uns zugleich die nöthigen Unteroffiziere lieferte. Auf diese Weise könnten wir bei einer plötzlichen Ausrüstung der Flotte außer den 160 Soldaten noch 150 bis 200 Matrosen des festen Stammes auf jedes Linienschiff geben, die der übrigen

Mannſchaft zur Anleitung und zum Halt dienen und das Schiff dadurch ſchneller kampffähig machen würden: ein Umſtand, der beſonders in unſerer Lage nicht genug beherzigt werden kann.

Ein anderer ſehr wichtiger, daher auch in dieſen flüchtigen Andeutungen erwähnenswerther Gegenſtand iſt das Offiziercorps der Marine.

Mit Ausnahme einiger fremden Offiziere, die uns im Anfange doch wohl unentbehrlich ſein dürften, müßte daſſelbe aus einer beſondern Bildungsanſtalt hervorgehen, wo der Theorie gleiches Recht mit der Praxis eingeräumt würde.

Im Falle des Krieges aber würde daſſelbe, analog unſerm Landwehrſyſtem, durch eine Anzahl aus der Handelsmarine gewählter Seewehr-Offiziere verſtärkt werden. Daß dieſe Maaßregel ſich auch zur See durchführen läßt, beweiſen die Officiers auxiliaires der Franzoſen, die ſogenannten Monatslieutenants der Dänen, und noch andere derartige Einrichtungen mehr.

Wir verlaſſen jetzt das Perſonelle, über das ſich allerdings noch ſehr Vieles ſagen ließe, und wenden uns zu den Kriegshäfen. — Das Etabliſſement an der Elbe behält auch für die große Flotte ſeine Wichtigkeit; nur wäre es, im Falle man mit dem Vorſchlage ad B. begonnen hätte, jetzt ſehr wichtig, wenn alle Einrichtungen von Hauſe aus ſo getroffen worden wären, daß ſie ſich leicht einer Seemacht wie die, von der wir gegenwärtig reden, anpaſſen ließen; denn nichts iſt bei ſo koſtſpieligen Anlagen übler, als wenn man, ſtatt auf dem einmal gelegten Grunde fortbauen zu können, mit jedem Schritte vorwärts genöthigt iſt, das alte Fundament wieder aufzureißen und ein neues zu legen.

In der Ostsee genügt das kleine Seearsenal von Kiel nicht mehr; die Flotte von 20 Linienschiffen bedarf einmal eine zweite Hauptwerft, und dann auch einen Kriegshafen ersten Ranges im baltischen Meere, weil dort ebensowohl wie in der Nordsee ihr Tummel- und Kampfplatz sein wird. Ist aber Kiel hierzu der am besten geeignete Punkt in der Ostsee?

Es spricht für Kiel, daß es schon von der Natur zum Kriegshafen geschaffen, daß es durch die Eider mit der Nordsee, durch eine Eisenbahn mit Glückstadt verbunden ist, daß es nahe an der wichtigsten der 3 Durchfahrten, dem Kattegat, am Eingange in den großen Belt liegt, und mithin diese im Kriege von Kriegs- und Handelsflotten am meisten benutzte Passage flankirt und gewissermaßen sperrt; daß es ferner dem Flottillen- und Dampfschiff-Kriege in den dänischen Gewässern als Centralpunkt dienen, den Sammelplatz für Expeditionen nach den dänischen Inseln bilden und zur Flankendeckung Schleswig-Holsteins gegen dänische Unternehmungen wesentlich beitragen kann.

Dagegen ist eine Flotte in Kiel sehr leicht zu blokiren und durch geringe Kräfte in Schach zu halten, da ihr nur zwei Ausgänge, der große Belt und die schmale Passage zwischen Fehmern und Laaland nebst der darauf folgenden, durch das Riff die Trindeln und die Superb-Shoals eingeengten, zwischen dem Dars und Falster offen stehen, die ihr vom Feinde um so leichter verlegt werden können, als die eine Seite auch dieser Durchfahrten an Dänemark gehört. — In welche nachtheilige Lage würde nun aber die deutsche Flotte gerathen, wenn sie gleich am ersten Tage nachdem sie kaum einmal über Stag gegangen ist, in diesen

engen, intricaten Fahrwässern zum Gefecht gezwungen würde, die einer so großen Menge von Segeln schon im Frieden selbst bei schönem Wetter manche nicht unerhebliche Schwierigkeit in den Weg legen.

Aus diesen Gründen halten wir Kiel, das als untergeordnetes Zwischen-Etablissement seinen Werth behält, nicht zum Haupthafen geeignet, richten vielmehr unsere Blicke nach Danzig.

Danzig liegt an der breitesten Stelle der Ostsee, an dem Wendepunkte, wo die Südküste derselben sich an die Ostküste anschließt; es flankirt mithin jede, von dem finnischen Meerbusen nach dem Sunde gerichtete Bewegung der russischen, und umgekehrt auch jeden von einer englischen Ostseeflotte gegen Kronstadt geführten Stoß und nimmt ihn im Rücken, deckt gleichzeitig den deutschen Armeen die Flanke und schützt eben so die weiter westlich gelegenen Küsten durch seine Offensiv-Fähigkeit.

Denken wir uns ferner Deutschland mit Schweden und Dänemark gegen Rußland alliirt, so kann Danzig nicht wohl gleichzeitig mit Carlskrona oder Copenhagen durch die russische Flotte blokirt werden, vielmehr zwingt es die feindliche Seemacht zur Theilung ihrer Kräfte; nehmen wir dagegen den umgekehrten Fall an, so liegt unsere Flotte in Danzig ganz à portée, um die schwedischen und dänischen Geschwader an der Vereinigung mit den russischen zu hindern.

Aus diesen Andeutungen geht zur Genüge die strategische Wichtigkeit Danzig's für den Seekrieg hervor, doch hat es außerdem noch andere wichtige Vortheile für die Anlage eines großen Kriegshafens aufzuweisen. Dazu

gehören namentlich seine bedeutenden Hülfsquellen als Handelsstadt, vor allem aber sein Reichthum an Schiffsbauholz, das es in so großen Massen aus dem Innern bezieht und ausführt, wie kein anderer Hafen Europa's, weshalb es denn auch vorzugsweise zu einer großen Kriegswerft geeignet erscheint. Ebenso sehr spricht für Danzig aber auch seine gute Rhede und die Nähe der von Hela, die beide, wenn fortificatorischer Schutz hinzutritt, sowohl wegen ihres Ankergrundes als wegen ihrer Geräumigkeit und ihrer gegen Stürme gesicherten Lage, der Flotte einen bequemen Aufenthaltsort und nöthigenfalls einen geeigneten Kampfplatz gewähren könnten. Beide Gründe erscheinen uns so überwiegend, daß für uns die großen Kosten, die mit einer solchen Hafenanlage bei Danzig verbunden sind, und die Gefahr, der dieser Ort bei einem Kriege gegen Rußland möglicher Weise von der Landseite her ausgesetzt sein könnte, nicht in Betracht kommen.

Für die Wichtigkeit Danzig's spricht endlich, daß Napoleon mit dem Plane umging, hier einen großen Kriegshafen anzulegen; selbst Peter der Große, sagt man, hat es bedauert, daß ihm dieser strategische Punkt nicht gehörte, um hier seine Flotte zu stationiren. Sollte man aber aus ökonomischen Rücksichten Kiel den Vorzug geben, so würde man unserer Ansicht nach dennoch genöthigt sein, in der Danziger Bucht sich irgend einen Zufluchtsort für die Flotte zu schaffen.

Was nun den Kostenpunkt anbelangt, so wagen wir ihn kaum hier zu berühren, da uns die genaueren Data's fehlen; doch glauben wir, ohne uns in weitere Details einzulassen, und indem wir die Baukosten der Flotte und der

Häfen auf 10 Jahre vertheilen, die jährliche Gesammtausgabe für die Marine etwa auf den dritten Theil des preussischen Militäretats der letzten Jahre veranschlagen zu müssen. Dabei ist angenommen, daß 6000 Seeleute, eine entsprechende Anzahl Soldaten (die nach Art der Landwehr im Kriege vermehrt) beständig, und die unentbehrlichste Zahl von Offizieren, die wiederum durch Seewehr-Offiziere im Kriege ergänzt werden, theils als im Dienste, theils als auf Urlaub sich befindend, zu unterhalten sind, und daß ein den Verhältnissen angemessenes Geschwader jederzeit bemannt und stets bereit ist, die Flagge in allen Meeren kräftig zu schützen. —

Nachdem wir nun unserm Vorsatze gemäß die drei Fälle ad A, B und C durchgegangen, sprechen wir nur noch zum Schluß den Wunsch aus, man möge recht bald ans Werk gehen, zuvor aber erst mit sich völlig im Reinen sein über das, was man zu thun gedenkt, und es dann auch consequent durchführen.

Kanonenböte bauen und Dampfschiffe (aber wohlgeprüfte) anschaffen, sei das Erste, dann kann man die Fregatten auf den Stapel stellen, wenn man weiter gehen will.

Gleichzeitig werde aber auch an die Annahme einiger fremder (besser noch deutscher, in fremden Marinen dienender) Offiziere gedacht, die Heranbildung junger Leute eifrig betrieben, auch die ersten Schiffe gleich bemannt und Schiffs-

jungen darauf geſetzt, um bald tüchtige Unteroffiziere zu gewinnen. Bei der ſpäter folgenden Anlage der Häfen richte man Alles von Hauſe aus ſo ein, daß eine Erweiterung der Anlagen dereinſt leicht möglich wird, wenn die Umſtände ſie ſpäter nöthig erſcheinen laſſen ſollten. —

Berlin, im Mai 1848.

Adalbert,
Prinz von Preuſſen.

Druck von Albert Arndt in Potsdam.

Umschlagdruck von J. Draeger in Berlin, Adlerstraße 9.

DD 201 .B5 1848 C.1
Denkschrift uber die Bildung e
Stanford University Libraries
3 6105 040 257 458

DATE DUE

STANFORD UNIVERSITY LIBRARIES
STANFORD, CALIFORNIA 94305